

Saisine Programme Local de l'Habitat

8 janvier 2010

Contribution de Jean-Claude CHARRIER

Incitation et imagination dans le PLH : À propos de l'exposition "Villes rêvées, villes durables ?"

Les politiques publiques qui visent à faire évoluer le comportement des citoyens dans un sens favorable à l'intérêt général ont une tendance naturelle à préférer **le bâton à la carotte**. Les mesures pénalisantes et contraignantes sont préférées aux mesures incitatives et sont considérées comme plus efficaces, appliquant ainsi le célèbre adage de l'économiste Paul Samuelson « *Il est plus facile d'empêcher de boire un cheval qui a soif, que de faire boire un cheval qui n'a pas soif* ». Pourtant l'expérience du dernier plan de déplacement urbain, montre bien qu'en dépit d'une constance certaine dans la dissuasion de l'usage automobile, le résultat s'avère mitigé.

A contrario, les mesures incitatives prises par exemple en matière de fiscalité et connotées négativement sous le nom de **niches fiscales** (comme les dons aux œuvres) montre qu'il peut y avoir en matière de politiques publiques, sans préjuger du contenu précis des mesures, des formules « **gagnant-gagnant** » où la collectivité atteint ses objectifs et les contribuables des avantages en participant à une politique souhaitée. Il serait bon, qu'à chaque fois que l'on souhaite faire évoluer des comportements, l'on se pose d'abord la question de savoir quel type d'incitation peut être testé et mis en œuvre avant d'envisager les mesures dissuasives qui envahissent de plus en plus nos vies quotidiennes.

J'avais en tête ces considérations en visitant récemment à Paris la très stimulante **exposition Villes rêvées, villes durables ?** à la Fondation EDF Diversiterre et que notre collègue Catherine Maillot a évoquée largement dans sa contribution du 25 novembre dernier.

Le constat est largement partagé : en matière d'habitat, **plus de 80 % des Français rêvent d'habiter une maison indépendante** proche de la nature. Cette forte aspiration (qui montre que l'étalement urbain n'est pas uniquement contraint) s'accompagne de désirs de services, de commerces à proximité, de pluralité de relations sociales, qui viennent rapidement en contradiction avec le rêve de la maison bucolique, sauf à trouver la formule permettant la maison avec jardin au cœur de la ville ?

Ces contradictions, bien inventoriées dans la première partie de l'exposition, peuvent se résumer en quelques chiffres :

- **84 % des Français sont prêts à utiliser plus souvent les transports en commun**, mais par exemple autour de Paris, 80 % des habitants des villes périphériques vivent trop loin des gares (à plus de 800 mètres) et préfèrent donc utiliser leur voiture. Résultat : seuls **17 % utilisent les transports collectifs au moins une fois par semaine**.

- **25 %** de la population française vit dans **une petite commune** où l'on aime se sentir connu et reconnu et vivre à l'échelle humaine, **mais proche d'une grande ville**, de ses emplois et de ses services.
- La contrepartie en termes d'environnement n'est pas positive : on a chiffré, pour Lille et Paris, qu'un habitant de la périphérie **produit 2 fois plus de CO2** qu'un habitant du centre des villes. Même si ce que l'on appelle « **l'effet barbecue** » qui conduit les citadins à chercher le week-end des espaces plus naturels, pondèrent l'approche manichéenne dans ce domaine des pollutions.

La deuxième partie est très concrète en ce qu'elle montre des exemples réussis de réalisations où des urbanistes ont recherché à **répondre à la fois aux aspirations des habitants, à la gestion rigoureuse de l'espace et plus récemment à la nécessité de villes durables**. C'est par exemple la cité-jardin conçue par Clarence Stein et Henry Wright et implantée dans les années 1920 à **Radburn** près d'une gare dans la périphérie de New York. Pour Lewis Mumford, « **Le tracé de Radburn est la plus importante étape dans l'histoire de l'urbanisme depuis la construction de Venise** ». Dans le même ordre d'idées, le « village » de **Poundbury** dans le sud de l'Angleterre, construit sous l'égide du prince Charles sur des plans de Léon Krier en 1993. L'exemple aussi des **transit villages** ou « villages gares » aux Etats-Unis où l'on se déplace facilement à pied dans des lieux pavillonnaires mais mixtes (Richmond Transit Village).

Sous un autre angle, l'exemple du quartier Hammarby Sjösdal à Stockholm illustre les dix grands principes récurrents dans la conception des **quartiers durables** et confirme le propos de Richard Rogers « *Nulle part la mise en œuvre du principe de durabilité n'est plus convaincante et bénéfique que dans la ville* ». Les propositions de verdir la ville (cf. sites des tramways), ou les activités plus radicales des guérilleros du jardinage comme à Londres, qui transforment des terrains vagues en « **jardins partagés** » illustre la créativité, l'innovation ou la contestation qui « fleurissent » pour répondre au besoin de nature.

Un récent article du Monde (29 décembre 2009) sous le titre « **L'habitat groupé, ou comment vivre ensemble chacun chez soi** » à partir d'exemples français récents d'habitat coopératif – une centaine seraient en cours en France - montre que selon des formules variables, une vraie dynamique existe pour imaginer des solutions où se marient l'habitat rêvé et l'habitat durable.